Deutscher Bundestag **Drucksache 16/9105**

16. Wahlperiode 07. 05. 2008

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ambitionierte europäische Emissionsnormen für mehr Klimaschutz im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Vorschlag zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (Ratsdok. 5089/08, KOM(2007) 856 endg.) ist Teil eines umfassenden Maßnahmenpaketes zur Reduzierung der CO_2-Emissionen in Europa. Der durchschnittliche CO_2-Ausstoß von Pkws in Europa soll ab 2012 auf 120 Gramm pro Kilometer (g/km) begrenzt werden. Hierfür sollen die Hersteller zunächst durchschnittlich eine Absenkung auf 130 g/km durch Innovationen in der Fahrzeugtechnik (Verbesserungen am Motor) und Antriebsstrang erreichen. Weitere 10 g/km sollen durch andere technische Verbesserungen und komplementäre Maßnahmen reduziert werden. Im Vordergrund steht dabei mit der so genannten Beimischung die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen. Mit dem Scheitern der Erhöhung bei der Bioethanolbeimischung zum Benzin auf 10 Volumenprozent (E 10) in Deutschland ist die Konsequenz verbunden, die Zielstellung von 120 g CO_2/km ausschließlich durch fahrzeugseitige Maßnahmen zu erreichen.

Die Verringerung des Treibhausgasausstoßes in allen Bereichen ist erklärtes Ziel der Bundesregierung. Im Rahmen des Integrierten Energie- und Klimaprogramms (IEKP) formuliert die Bundesregierung nationale Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr. Gleichwohl sind die Vorhaben Umstellung der Basis der Kfz-Steuer auf den CO_2-Ausstoß und Änderung der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung bisher nicht realisiert und werden in der geplanten Form keine ausreichende Emissionsreduktion zur Folge haben. Die hohe Klimabelastung durch den Straßenverkehr hält an. In 2006 lag der Ausstoß neuer Pkws in Deutschland durchschnittlich bei 172,5 g CO_2/km; in 2007 ist er lediglich um durchschnittlich 2 Gramm auf 169,5 g CO_2/km gesunken.

Seit die EU-Kommission im Dezember 2007 ihren Vorschlag für einen verbindlichen CO_2-Grenzwert von durchschnittlich 120 Gramm pro Kilometer ab 2012 vorgelegt hat, bemüht sich die Bundesregierung gemeinsam mit der deutschen Autoindustrie, die Kommissionspläne abzuschwächen, z. B. mit dreijährigen Übergangszeiten für die geplanten CO_2-Grenzwerte und die Einführung der Strafzahlungen. Schon bei seiner Vorstellung im Dezember 2007 hat der Vorschlag der EU-Kommission in Deutschland zu sehr ablehnenden Reaktionen in Politik und Industrie geführt. Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und

Reaktorsicherheit, Sigmar Gabriel, sprach Anfang des Jahres 2008 im ZDF-Morgenmagazin sogar von einem „Wettbewerbskrieg“ zwischen europäischen Automobilherstellern. Kritisiert werden v. a. die kurzen Zeiträume, innerhalb derer die Automobilhersteller zu Anpassung und Innovationen verpflichtet werden, und die einseitigen Vorteile für Hersteller von Kleinwagen. Hersteller schwerer Pkws bzw. höherer Klassen (Premiumhersteller) hingegen hätten erhebliche Schwierigkeiten, die Zielwertvorgaben der Verordnung zu erreichen. Auch im Bundesrat hat sich Widerstand gegen die Kommissionspläne formiert. Nach seiner Auffassung ist der Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht hinnehmbar, er sieht die Hersteller größerer Automobile einseitig belastet und hält „die technische Realisierbarkeit der neuen Grenzwerte bis 2012 für die meisten Hersteller kaum (für) möglich“ (Bundesratsdrucksache 37/08).

Die Debatte hat die europäische Automobilindustrie in zwei Lager gespalten: Auf der einen Seite vor allem französische und italienische Hersteller, die in der Regel kleinere, kraftstoffeffizientere Modelle herstellen, und auf der anderen Seite stellvertretend Deutschland und Großbritannien mit Herstellern großer, leistungsstarker Fahrzeuge wie Mercedes, BMW, Daimler, Porsche, Jaguar und Land Rover. Nur drei europäische Hersteller (Fiat, PSA mit den Marken Peugeot und Citroën, Renault) befinden sich derzeit auf dem Weg, die Zielvorgabe der Selbstverpflichtung der Europäischen Automobilindustrie von 140 g CO_2/km bis 2008 zu erreichen.

Ein Gutachten des Ökoinstituts im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN rechnet vor: „Mit ambitionierten und dynamisiert abgesenkten Grenzwerten von 120 g CO_2/km im Jahr 2012 und 80 g CO_2/km im Jahr 2020, wie wir Grüne sie fordern, könnten in der Europäischen Union im Jahr 2020 gegenüber dem Trendfall rund 95 Mio. Tonnen CO_2 eingespart werden. Das entspricht ungefähr der Menge, die alle Pkws in Deutschland derzeit pro Jahr emittieren.“ Folgt man hingegen dem Vorschlag der Automobilhersteller, der einen Grenzwert von 130 g/km, keinen Folgegrenzwert und eine auf 2015 verschobene Einführung vorsieht, so liegen die Einsparungen im Jahr 2020 gegenüber dem Trend nur bei rund einem Fünftel, d. h. es würden fast 80 Mio. Tonnen mehr CO_2 pro Jahr emittiert als nach dem Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. „Kumuliert über den Zeitraum 2008 bis 2020 liegt das CO_2-Minderungspotenzial des grünen Vorschlags bei rund 521 Millionen Tonnen gegenüber nur rund 100 Mio. Tonnen des ACEA-Vorschlags. Ein Grenzwert von 120 g CO_2/km in 2012 mit einem ambitionierten Folgegrenzwert von 80 g CO_2 2020 bringt mit 95 Mio. Tonnen in einem Jahr also fast genauso viel CO_2-Minderung wie der ACEA-Vorschlag [130 g CO_2/km ab 2015 ohne Grenzwert für 2020] in 12 Jahren!“

Die Konstellation gegensätzlicher Interessen in der Europäischen Union droht einen verbindlichen und ambitionierten CO_2-Grenzwert ab 2012 zu verhindern. Beim Treffen der Umweltminister der Europäischen Union Anfang Juni 2008 wird ein Fortschrittsbericht zum Verordnungsvorschlag erwartet. Der Kommissionsvorschlag kann nur dann wirksam zur Reduktion von Kohlendioxidemissionen und damit zu mehr Klimaschutz im Verkehr beitragen, wenn er ambitionierte Vorgaben für Grenzwerte und deren Einhaltung festschreibt. Die Bundesregierung muss ihrer klimapolitischen Verantwortung gerecht werden und in den laufenden Verhandlungen mit den europäischen Partnern und der Europäischen Kommission nicht in erster Linie industriepolitische Ziele, sondern nachdrücklich Klimaschutzziele vertreten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich bei der Entscheidung über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue

Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzeptes der Gemeinschaft zur Verringerung der CO_2-Emissionenen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (KOM(2007) 856 endg.; Ratsdok. 5089/08):

1. EU-weit gegen die Anrechnung des Einsatzes von Biokraftstoffen zur Erreichung des Flottengrenzwertes von 120 g CO_2/km einzusetzen;
2. für den Flottenverbrauch den fahrzeugtechnisch zu erreichenden Zielwert von 120 g CO_2/km bis 2012 als Grenzwert für Neufahrzeuge festzuschreiben;
3. bereits jetzt in der Verordnung verbindlich festzulegen, dass der Grenzwert ab 2020 auf 80 g CO_2/km abgesenkt wird;
4. die Einführung des Grenzwertes von 120 g CO_2/km ab 2012 auf keinen Fall auf 2015 zu verschieben;
5. den Parameter zur Festlegung des jeweiligen Grenzwertes für die jeweiligen Fahrzeugtypen so zu gestalten, dass er einen Anreiz zur Gewichtseinsparung bietet;
6. die Strafabgabe bei Überschreiten des Grenzwertes so zu gestalten, dass sie deutlich höher ausfällt als die Kosten der CO_2-Reduktionsmaßnahmen an den Fahrzeugen;
7. die Einführung der Strafzahlungen nicht – wie von der Automobilindustrie gefordert – auf 2015 zu verschieben.

Berlin, den 7. Mai 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333